ProRail B.V. en Railinfratrust B.V.
Uitkomsten controle 2014

Rapportage aan de audit commissie, de raad van commissarissen en de directie

d.d. 8 juni 2015

Uitsluitend bestemd voor gebruik door directie en raad van commissarissen en mag zonder onze toestemming niet voor andere doeleinden worden gebruikt.

Stukken zijn uitsluitend bestemd voor gebruik als bijlage bij de brief van H. Alders d.d. 12 oktober 2015 en moge niet door anderen worden gebruikt.

EDMS-#: 3744497

Building a better working world

Building a better
working world

Ernst & Young Accountants LLP
Meander 861
6825 MH Arnhem, Netherlands
Postbus 30116
6803 AC Arnhem, Netherlands

Tel: +31 88 407 10 00
Fax: +31 88 407 60 05
ey.com

Uitsluitend bestemd voor gebruik door directie en raad van commissarissen en mag zonder onze toestemming niet voor andere doeleinden worden gebruikt.

Stukken zijn uitsluitend bestemd voor gebruik als bijlage bij de brief van H Alders d.d. 12 oktober 2015 en mogen niet door anderen worden gebruikt.

De audit commissie, de raad van commissarissen en de directie van
ProRail B.V. en Railinfratrust B.V.
T.a.v. de heer (
Postbus 2038
3500 GA UTRECHT

Arnhem, 8 juni 2015

JdJ/FdB/de/9X69HK

Uikomsten controle 2014

Geachte leden van de audit commissie, de raad van commissarissen en de directie,

Hierbij brengen wij u verslag uit over de uitkomsten van onze accountantscontrole van de jaarrekeningen 2014 van ProRail B.V. en Railinfratrust B.V. (hierna te noemen: ProRail).

Wij hebben de kernpunten van onze controle opgenomen in het hoofdstuk *Algeheel Beeld en belangrijkste uitkomsten*. Een toelichting op de belangrijkste onderwerpen is opgenomen in *Toelichting belangrijkste uitkomsten*. In het laatste hoofdstuk gaan wij in op Corporate Governance, interne beheersing en het jaarverslag.

Onze controle is gericht op het vormen van een oordeel omtrent de jaarrekeningen over 2014. Bij de uitvoering van onze controle ondervonden wij de volledige medewerking en ondersteuning van de medewerkers van ProRail.

Dit verslag geeft de belangrijkste uitkomsten van de controle en overige informatie weer in aanvulling op ons controleplan (augustus/september 2014) en managementletter (oktober/november 2014). Wij sluiten hierbij aan op actuele ontwikkelingen en gebeurtenissen die voor ProRail van belang zijn en de ingezette verander- en verbetertrajecten binnen ProRail.

Op 19 februari en 3 maart 2015 hebben wij het concept van deze rapportage met de heren De Boer, (afgestemd. *
Op 23 april 2015 heeft afstemming plaatsgevonden met de heren en *
. Aansluitend hebben wij het concept op 28 april 2015 toegelicht in het directieoverleg en op 8 en 19 mei 2015 besproken met respectievelijk de audit commissie en raad van commissarissen.

* = MEDEWERKERS PRORAIL

Partners in Sport

Building a better working world

Dit verslag is uitsluitend bestemd voor gebruik door de audit commissie, de raad van commissarissen en de directie en mag niet door anderen worden gebruikt.

Wij stellen het op prijs een en ander persoonlijk toe te lichten of eventuele vragen omtrent deze of andere met de controle verband houdende zaken te beantwoorden.

Hoogachtend,
Ernst & Young Accountants LLP

Uitsluitend bestemd voor gebruik door directie en raad van commissarissen en mag zonder onze toestemming niet voor andere doeleinden worden gebruikt.

Stukken zijn uitsluitend bestemd voor gebruik als bijlage bij de brief van H. Alders d.d. 12 oktober 2015 en mogen niet door anderen worden gebruikt.



Uitsluitend bestemd voor gebruik door directie en raad van commissarissen en mag zonder onze toestemming niet voor andere doeleinden worden gebruikt.

Stukken zijn uitsluitend bestemd voor gebruik als bijlage bij de brief van H. Alders d.d. 12 oktober 2015 en mogen niet door anderen worden gebruikt.

Inhoudsopgave

Totaal aantal pagina's in dit rapport: 30

Algeheel beeld en belangrijkste uitkomsten

Algeheel beeld

Organisatie in beweging

Het jaar 2014 en de eerste maanden van 2015 kenmerken zich door grote turbulentie in de setting waarin ProRail acteert. Een aantal vacante, deels tijdelijk ingevulde posities in de directie en raad van commissarissen hebben belangrijke impact gehad op de ProRail organisatie. De recente benoemingen van twee commissarissen en een nieuwe president-directeur moeten gaan zorgen voor meer stabiliteit. Ook de financiële functie kent veel veranderingen. Gedurende oktober 2014 tot en met maart 2015 is (opnieuw) tijdelijk invulling gegeven aan deze functie, waarna per 1 april 2015 een nieuwe CFO a.i. is benoemd.

De wijzigingen in de financiële functie zorgen deels voor onrust in de organisatie door onzekerheid over de te volgen route. Anderzijds constateren we positieve ontwikkelingen, omdat zaken in beweging komen. De verbeteringen zijn mede het gevolg van de kritische houding van de vorige tijdelijke CFO, de wijze waarop de nieuwe CFO a.i. zijn taak heeft overgenomen, de nadrukkelijke en intensieve betrokkenheid van de commissarissen en de input van de mensen betrokken bij de jaarafsluiting.

De gewenste verschuiving van reactief naar proactief en van aannemen dat zaken goed gaan naar toetsing of zaken goed zijn gegaan, is in gang gezet. Samen met de directie en commissarissen constateren wij dat ProRail nog niet op het gewenste niveau van interne beheersing zit, maar dat de eerste signalen waarneembaar zijn (in verandering en gedrag) voor verbetering hiervan in de nabije toekomst.

De vorige tijdelijke CFO heeft zijn waarnemingen gedeeld inclusief de voortgang van de structurele veranderingen en de noodzakelijke vervolgstappen. Wij delen de constateringen die we grotendeels beschouwen als een verder uitgewerkte en gedetailleerde weergave van eerder geconstateerde tekortkomingen
De ingezette lijn van benodigde verandering en verbetering is goed en verdient adequate opvolging. Op onderdelen achten we het van belang de juiste nuance aan te brengen, prioriteiten toe te kennen voor de te nemen vervolgstappen en voor ProRail haalbare doelen te stellen.

De directie en commissarissen hebben een belangrijke rol en geven het voorbeeld bij de naleving van de nieuwe inrichting van processen. Essentieel voor de komende periode is te zorgen voor een consistente en juiste "tone at the top" die door de rest van de organisatie wordt overgenomen en duurzaam wordt verankerd in de cultuur.

De directie vervult een voorbeeldrol door de wijze van opvolging van de lopende dossiers. Voorbeelden zijn de PGO contracten (compliance), Keyrail (afwikkeling fase 2 en overdracht aandelen), dossier Delft (inclusief diensten aan DSM), NSP Breda (claim Ballast-Nedam) en de nieuwe beheerconcessie (compliance). Dit betreft (politiek) gevoelige dossiers, waarbij het vanzelfsprekend de doelstelling is, kennende de aanwezige krachten en belangen van betrokken derden, binnen de geldende wet- en regelgeving te handelen.

Algeheel beeld

Met de directie hebben wij gesproken over de koppeling tussen toprisico's, risicomanagement en operationele processen. Belangrijk daarbij is het beheersen van de risico's omtrent reputatie, waaronder het niet rechtmatig dan wel over- of onderbesteden van subsidies.

Randvoorwaarden daarbij zijn uniforme en toetsbare afspraken met het ministerie en lagere overheden, die ProRail ook kan naleven. Op dit moment is op onderdelen nog sprake van minder eenduidige afspraken over financiering en risico's hetgeen leidt tot een verhoogd risico op naleving van deze afspraken, zoals ook eerder aangegeven in de verslagen naar aanleiding van de MIRT projectcontroles.

In 2015 start ProRail een pilot waarbij vanaf de investering tot het moment van verantwoorden van het materieel vast actief in de jaarrekening met uniforme definities en informatie wordt gewerkt. Hiermee vindt koppeling plaats tussen de verbeterplannen financiële projectbeheersing, beheer van activa en beheer subsidiestromen.

Wij zien voor Corporate Audit een belangrijke rol met betrekking tot de (operationele) beheersing van de toprisico's. Dat kan leiden tot versterking van deze afdeling (kwaliteit, kwantiteit en positionering).

Afsluitingsproces

De jaarafsluiting was voor ProRail en EY intensief. Het proces vindt plaats onder verantwoordelijkheid van (ad interim) ProRail medewerkers, die voor het eerst betrokken zijn bij de jaarafsluiting van ProRail. Wij constateren dat de kennis en kunde van deze medewerkers ten aanzien van financiële processen en de vertaling hiervan naar de jaarrekening groter is dan wij in het verleden hebben ervaren. Wij benadrukken het belang om het bereikte niveau in de organisatie te borgen en de afhankelijkheid daarbij van interim medewerkers significant te verminderen.

Het nieuwe team is actief aan de slag gegaan met onder meer kritische signalen uit onze eerdere rapportages. Samen met de frisse blik leidt dat er in voorkomende gevallen toe dat in het verleden ingenomen standpunten en verwerkingswijzen kritisch worden getoetst en indien nodig herijkt. Voorbeelden hiervan zijn de verstrekte voorschotten bij aanlegprojecten, de waardering van materiële vaste activa en de kwaliteit (onderbouwing en toelichting) van het 'in control' statement in het jaarverslag

Bij de afsluiting is terecht gekozen onzekerheden te onderzoeken in plaats van deze door te schuiven naar het komende jaar. Ook al kost dat meer tijd.

Uitsluitend bestemd voor gebruik door directie en raad van commissarissen en mag zonder onze toestemming niet voor andere doeleinden worden gebruikt.

Stukken zijn uitsluitend bestemd voor gebruik als bijlage bij de brief van H. Alders d.d. 12 oktober 2015 en mogen niet door anderen worden gebruikt.

Belangrijkste uitkomsten

Key audit matters

Registratie en beheer van activa	ProRail heeft ten behoeve van de jaarrekening toereikend opvolging gegeven aan de eerder geconstateerde bevindingen. Periodiek toetst de afdeling materiële vaste activa de reeds gedane uitgaven op activeerbaarheid. Bij het gereed melden activeert ProRail de objecten op basis van de onderliggende projectplannen en budgetten. Afwijkingen worden daarbij geanalyseerd. Evenals afgelopen jaren heeft ProRail gebruik gemaakt van de technische objectadministratie als informatiebron voor het bestaan. Wij concluderen dat de materiële vaste activa bestaan en juist zijn gewaardeerd. Wij hebben vastgesteld dat uitgaven terecht als kosten of investering zijn aangemerkt. Vergoedingen van derden zijn juist en volledig verwerkt.
Beheer subsidiestromen	Ten opzichte van eerdere jaren heeft een belangrijke verbetering plaatsgevonden in de onderbouwing van de besteding van de subsidie. Bij onze controle hebben wij specifieke aandacht geschonken aan de naleving van de subsidievoorwaarden. Daarbij is ook gekeken naar het risico van verschuiven van subsidies tussen projecten of jaren. Op basis van onze werkzaamheden concluderen wij dat ProRail de subsidies juist en volledig heeft verantwoord.
Aanbesteding OPC/PGO-contracten	OPC/PGO contracten zijn evenals in 2013 niet Europees aanbesteed en daarmee onrechtmatig. Zowel uw directie als wij verwachten dat OPC/PGO geen consequenties heeft voor de subsidievaststelling door het ministerie en geen aanleiding geeft tot het vormen van een voorziening voor mogelijk te ontvangen claims. De subsidie over 2013 is onder dezelfde omstandigheden ongewijzigd vastgesteld.
Juistheid kosten PGO contracten	De beheersingsmaatregelen om de juistheid en rechtmatigheid van de kosten vanuit de PGO contracten vast te stellen hebben in 2014 niet toereikend gewerkt. Met aanvullende werkzaamheden heeft ProRail de juistheid achteraf alsnog aangetoond. ProRail voert thans nog aanvullende werkzaamheden uit voor het aantonen van de rechtmatigheid van de kosten. Op basis van de analyse van ProRail en EY hebben de bevindingen geen impact op de jaarrekening.
Schattingen	De belangrijkste schattingen zien toe op stelposten, voorzieningen inzake claims, procedures en reorganisatie, voorziening AK-vergoeding en bijdragen voor onderhoud en vervanging. Wij achten deze posten op basis van onze werkzaamheden aanvaardbaar en toereikend. Op pagina 16 hebben wij gewenste procesmatige verbeteringen opgenomen.

Belangrijkste uitkomsten

Overige punten

Stelselwijziging

In de jaarrekening 2014 is een stelselwijziging doorgevoerd ten aanzien van de waardering van materiële vaste activa. De waardering tegen reële waarde (ingevuld met de vervangingswaarde) is gewijzigd naar waardering tegen kostprijs. Dit heeft geleid tot een verlaging van de waarde van de materiële vaste activa (€ 3,1 miljard) en het eigen vermogen (€ 3,9 miljard) en een verhoging van de investeringsbijdrage (€ 0,8 miljard). De stelselwijziging heeft geen effect op het resultaat. Voor de waardering tegen vervangingswaarde is in 2007 gekozen om aan te sluiten bij de beoogde autonome positie van ProRail ten opzichte van het Ministerie van IenM met een bijbehorende eigen vermogenspositie. ProRail beoogde tevens een relatie te leggen tussen de daadwerkelijke instandhoudingskosten en administratieve afschrijvingen van de materiële vaste activa. Sturing door het Ministerie zou plaats moeten vinden op basis van resultaat (in plaats van uitgaven). De beoogde doelen zijn niet conform verwachting gerealiseerd. Met de stelselwijziging in 2014 sluit ProRail aan bij de financiering en sturing door het Ministerie van IenM. Wij kunnen ons vinden in de stelselwijziging en de presentatie en toelichting hiervan in de jaarrekening.

Financiële positie aannemers

De organisatie kent de zorgelijke financiële positie van voor ProRail werkende aannemers, en is zich bewust van de mogelijke impact op een aantal projecten in uitvoering. De projecten die het betreft zijn in beeld bij de directie en worden regelmatig besproken om de continuïteit van deze projecten te waarborgen. Naast de interne aandacht vindt regelmatig overleg plaats tussen ProRail en de betreffende aannemers zodat tijdig bijsturing kan plaatsvinden indien de specifieke situatie daarom vraagt. Wij concluderen dat dit voor de jaarrekening 2014 geen impact heeft.

Taakstelling

ProRail heeft voor 2018 een taakstelling van € 48,6 miljoen op de bruto-apparaatskosten. Deze taakstelling wordt deels ingevuld door de reductie van 523 arbeidsplaatsen.

Aanvankelijk heeft ProRail de conclusie getrokken om geen reorganisatievoorziening op te nemen, omdat nog niet duidelijk was wat de specifieke gevolgen waren voor de medewerkers en welke medewerkers te maken krijgen met gedwongen vertrek. Gedurende het eerste kwartaal 2015 heeft nader invulling plaatsgevonden en is de boventalligheid vastgesteld en besproken tussen directie en OR. Daarmee is een totale voorziening van € 2,9 miljoen gerechtvaardigd (dotatie 2014 bedraagt € 1,5 miljoen).

Uitsluitend bestemd voor gebruik door directie en raad van commissarissen en mag zonder onze toestemming niet voor andere doeleinden worden gebruikt.

Stukken zijn uitsluitend bestemd voor gebruik als bijlage bij de brief van H. Alders d.d. 12 oktober 2015 en mogen niet door anderen worden gebruikt.

Belangrijkste uitkomsten

Overige punten

Ongecorrigeerde controleverschillen	Te lage voorziening Paleisbrug, impact € 0,4 miljoen (ongecorrigeerd). Te hoge kosten klein onderhoud, impact € 0,8 miljoen (ongecorrigeerd). Reclassificatie schulden aan vorderingen ad € 3,2 miljoen (ongecorrigeerd). Reclassificatie investeringsbijdrage naar omgevingswerken ad € 2,3 miljoen (ongecorrigeerd).
Verbonden partijen	Medio 2014 heeft Corporate Audit een onderzoek gedaan naar het beheer van de deelnemingen Keyrail en Relined. Wij hebben geen aanvullende constateringen en onderschrijven het belang de bevindingen op korte termijn op te volgen. De uitgevoerde due dilligence op Keyrail, waar inmiddels de concept rapportage van beschikbaar is, heeft geen aanvullende risico's aan het licht gebracht.
Bestuurdersbeloningen	In de jaarrekening zijn de beloningen van de bestuurders opgenomen in overeenstemming met het besluit van de raad van commissarissen. In het jaarverslag zijn de beloningen opgenomen in overeenstemming met de code Corporate Governance.
Pensioenen	ProRail heeft in 2014 onderzoek gedaan naar de pensioenregeling en daarbij specifiek aandacht besteed aan het ingroeimodel voor de premies. Het pensioenfonds SPF heeft een bedrag beschikbaar om de pensioenpremies aan te vullen. De directie en wij concluderen dat geen sprake is van een in rechte afdwingbare vordering op het SPF en heeft derhalve enig recht op korting op de pensioenpremies niet gewaardeerd. Wij hebben de presentatie en toelichting van de pensioenregeling beoordeeld en kunnen ons hierin vinden.

Belangrijkste uitkomsten

Overige punten

Rechtmatigheid kosten	Ten behoeve van de subsidieverantwoording verrichten wij aanvullende werkzaamheden om de rechtmatigheid van de kosten vast te stellen. Daarbij controleren wij of kosten binnen de geldende wet-en regelgeving zijn besteed. Wij concluderen daarbij dat: - Niet rechtmatig aanbesteden van OPC/ PGO leidt tot een beperking van ons oordeel bij de BOV subsidie (conform 2013). - Niet kunnen aantonen van de rechtmatigheid van de PGO-kosten leidt mogelijk tot een aanvullende beperking van ons oordeel bij de BOV subsidie (nieuw in 2014). Voor de MIRT subsidies stelt de subsidiegever, naast de naleving van externe wet-en-regelgeving, dat ook het naleven van intern beleid onderdeel is van het normenkader voor onze controle. Wij beoordelen in dat kader de interne beheersing van ProRail in de komende periode en bepalen op dat moment de impact van mogelijke bevindingen per MIRT verantwoording op onze verklaring.

Overige opmerkingen

Overige opmerkingen

Beheer subsidiestromen

Naleving wet- en regelgeving

ProRail heeft als organisatie te maken met een veelheid aan wetten en regels, waaronder de subsidiebeschikkingen, waarvan het niet naleven kan leiden tot belangrijke financiële risico's, zoals claims of het niet subsidiabel zijn van kosten.

De volgende werkzaamheden heeft ProRail uitgevoerd ten aanzien van het vaststellen of wet-en-regelgeving is nageleefd:

- inventarisatie van de geldende wet-en-regelgeving;
- beoordelen claimregister;
- uitvraag bij verantwoordelijken Veiligheid Management Systeem en Milieu Management Systeem;
- toets op compliance met aanbestedingswetgeving;
- beoordelen advocatenbrieven;
- beoordelen meldingen klokkenluidersregeling.

In dit verslag zijn de uitkomsten van onze toetsing van deze werkzaamheden opgenomen, indien dit heeft geleid tot voorzieningen of onzekerheden.

Verschuiving subsidiebedragen tussen en binnen categorieën

De overheid subsidieert de activiteiten van ProRail voornamelijk met behulp van de subsidie BOV en de verschillende MIRT subsidies. Daarnaast ontvangt ProRail voor specifieke projecten geoormerkte gelden en gelden van lagere overheden en EU. Wij onderkennen het risico dat ProRail tekorten voor bepaalde (deel)projecten dekt vanuit overschotten van andere projecten of financiers.

Dit risico bestaat onder meer door onduidelijke afspraken (bijvoorbeeld verdeelsleutels) bij projecten met meerdere financiers. In 2014 heeft ProRail op basis van een risico-analyse een deel van de projecten met multi-financiering onderzocht en hieruit zijn geen bijzonderheden naar voren gekomen. De verwachting van ProRail is dat het risico van verschuiving in de nog niet onderzochte projecten beperkt is.

Op basis van de huidige informatie en de uitkomsten van de definitieve subsidie-afrekeningen heeft ProRail geconcludeerd dat geen subsidiebedragen zijn verschoven buiten de geldende afspraken. Wij kunnen ons op basis van onze werkzaamheden vinden in deze conclusie.

Wij benadrukken het belang de uitgevoerde werkzaamheden en de totstandkoming van de conclusies te documenteren.

BOV subsidie

In de jaarrekening is een toelichting opgenomen op de samenstelling van de subsidie en hieruit blijkt tevens de overloop, terug te betalen of efficiency resultaat. ProRail heeft als gevolg van inconsistentie toepassing van de bepaling van overloop danwel terug te betalen subsidie tot opmaakdatum van de jaarrekening aanvullende werkzaamheden uitgevoerd. Dit heeft geleid tot aanpassing ten opzichte van de Q4 verantwoording aan het ministerie. De directie verwacht op basis van haar werkzaamheden dat de bedragen ongewijzigd worden vastgesteld als subsidie door het ministerie. In deze verwachting zijn de mogelijke effecten van de non compliance inzake aanbestedingen overwogen.

Overige opmerkingen

Aanbestedingen - algemeen

Voorschotten

Uit de aanvullende gegevensgerichte werkzaamheden die door ProRail zijn uitgevoerd voor de jaarafsluiting 2014 blijkt dat voor het project Spoorzone Delft in de periode 2007/2008 voorschotten zijn verstrekt van € 50 miljoen aan een aannemerscombinatie - onder gelijktijdige ontvangst van een bankgarantie - en € 20,3 miljoen aan de gemeente Delft. Gegeven het specifieke karakter van deze betalingen heeft een reclassificatie plaatsgevonden van werken in constructie naar vooruitbetalingen met een passende toelichting. De specifieke kwesties zijn door de financieel directeur afgestemd met het ministerie van I&M. Zoals ook door de voormalig tijdelijk financieel directeur is aangegeven, zijn verbeteringen noodzakelijk in het monitoren van verstrekte voorschotten. Bovendien is het zaak de financiële situatie van de gemeente Delft nauwlettend te volgen.

Aanpak verbeterplan

Het projectteam "Inkoop - best in class" heeft in 2014 gestructureerd opvolging gegeven aan de bevindingen zoals geconstateerd door Corporate Audit en EY in eerdere jaren. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen korte termijn (jaarrekening en subsidieverantwoordingen 2014) en lange termijn (structurele beheersing inkoopproces, inclusief compliance).
Met betrekking tot de naleving van het interne aanbestedingsbeleid heeft ProRail vastgesteld dat verbetering noodzakelijk is. Vanaf juli 2014 zijn daarom maatregelen genomen om te waarborgen dat bestellingen passen binnen het intern aanbestedingsbeleid. In het kader van onze controle hebben wij ons met name gericht op de voor de controle 2014 relevante werkzaamheden. Deze betreffen onder meer de interne vaststelling van de naleving van de EU-regelgeving en het naleven van het interne aanbestedingsbeleid. Voor OPC/PGO verwijzen wij naar de volgende pagina.

Wij hebben kennis genomen van de opzet van het nieuwe inkoopproces en achten de opzet toereikend. Wij adviseren bij volledige implementatie van het nieuwe proces een toets te laten uitvoeren door Corporate Audit op het bestaan en werking van het proces.

Uitkomsten onderzoek naleving aanbestedingsrichtlijnen

Intern onderzoek van ProRail heeft inzichtelijk gemaakt dat alle enkelvoudige bestellingen aantoonbaar compliant zijn. Over 2013 was een bedrag van € 33 miljoen niet aantoonbaar compliant. Thans loopt nog een intern onderzoek naar meervoudige bestellingen. De uitkomsten daarvan worden uiterlijk 30 juni 2015 verwacht. De verwachting is dat de bevindingen geen consequenties hebben voor de jaarrekening.
De bevindingen uit onderzoek naar de naleving van het intern beleid in geval van verzoek tot scopewijzigingen boven de € 100.000 zijn opgevolgd en de structurele borging is onderdeel van het nieuwe inkoopproces.

Overige opmerkingen

Aanbestedingen - algemeen

Aandachtspunten voor de toekomst

- Samenwerking met partijen voor inkopen kan leiden tot een "vendor-lock". ProRail ontwikkelt in 2015 een beleid hoe hier mee om te gaan. Wij benadrukken het belang van het ontwikkelen van dit beleid en de naleving daarvan.
- Vanuit het verleden zijn er aan contractors bestel en afroepformulieren uitgegeven door ProRail. Deze beperken het aantal leveranciers dat ingezet kan worden op opdrachten. Het betreft hier de beperking van levering van railinfracomponenten tot één of enkele leveranciers. Dit kan in strijd kan zijn met vigerende aanbestedingswetgeving.
- In de komende jaren wordt ERTMS geïmplementeerd. Het risico bestaat dat ProRail na keuze van de leverancier vanwege onderhoud en licentie langdurig vastzit aan deze leverancier. ProRail onderkent dit risico in het kader van de aanbestedingsrichtlijnen.
- De nieuw beheersovereenkomst NS voor transfergebieden is van toepassing vanaf 1 januari 2015. Hierbij is specifiek aandacht besteed aan de naleving van de aanbestedingsrichtlijnen. Op basis van interne analyse concludeert ProRail dat de vergoeding aan NS voor het managen van het contract niet compliant is. Het totaal van het bedrag binnen het contract is beperkt.
- In het onderzoek "naleving aanbestedingen" tevens vaststellen dat bestellingen op contracten voorgaande jaren onderdeel zijn geweest van eerdere interne onderzoeken.

Inkopen en data-analyse

Zoals opgenomen in onze managementletter zijn gedurende 2013 en 2014 onderzoeken uitgevoerd op de inkopen door Corporate Audit en PwC.
Bij bepaling van onze controleaanpak hebben wij rekening gehouden met de geconstateerde bevindingen. Onze data-analyse heeft zich gericht op alle bestellingen die zijn geïnitieerd in 2014, en de daaruit voortvloeiende administratieve verwerking van de bestelling, prestatielevering en factuurontvangst. Afwijkende transacties hebben wij in detail onderzocht. Hierbij hebben wij ons onder meer gericht op functiescheidingen tussen bestellen en factuurverwerking, overschrijding van autorisatielimieten, 3-way match en mutaties in crediteurenstamgegevens. Voor de jaarrekening zijn alle afwijkende transacties afdoende verklaard.
De geconstateerde afwijkingen bevestigen het beeld dat een aantal aanpassingen in SAP noodzakelijk is om de interne beheersing te verbeteren.

Overige opmerkingen

Aanbestedingen PGO en rechtmatigheid kosten

Niet aanbesteden van OPC/PGO contracten

De OPC/PGO contracten zijn in overeenstemming met eerdere jaren niet Europees aanbesteed en daarmee onrechtmatig. De directie heeft besloten uiterlijk in 2018 het onderhoud op basis van de nieuwe contracten aan te besteden. Op dat moment zou sprake moeten zijn van een situatie die volledig compliant is met de aanbestedingswetgeving.

In 2014 is het plan van aanpak gedeeld met het ministerie. Het ministerie benadrukt dat de periode van non compliance zo kort als redelijkerwijs mogelijk moet worden gehouden. De directie verwacht dat het huidige plan van aanpak past binnen de door het ministerie aangegeven termijn. Hierover heeft geen formele afstemming plaats gevonden.

De totale bestelwaarde van deze OPC/PGO contracten over 2014 bedraagt € 160 miljoen.

Onzekerheid rechtmatigheid kosten PGO

Inherent aan ProRail is dat vanwege de aard van de activiteiten het niet mogelijk is continue fysiek toezicht te houden op het onderhoud door aannemers aan het spoor. Dit leidt tot een hoger risico ten aanzien van de juistheid en rechtmatigheid van de kosten inzake klein onderhoud zoals verzorgd door aannemers. Aannemers hebben een bonus- malusregeling voor prestatiegerichte onderhoudscontracten. ProRail dient vast te stellen in hoeverre de aannemers de afgesproken prestaties hebben gerealiseerd.

In 2014 heeft Corporate Audit een onderzoek uitgevoerd naar het contractmanagement van PGO contracten (niet zijnde PGO 3.0 contracten). Een van de bevindingen hierbij is geweest dat de interne beheersing ten opzichte van het verleden is verminderd en dat zonder aanvullende werkzaamheden de juistheid en rechtmatigheid niet is vast te stellen.

ProRail heeft aanvullende werkzaamheden uitgevoerd voor het aantonen van de juistheid van de kosten. Wij hebben de werkzaamheden ten aanzien van de juistheid getoetst en gezamenlijk komen wij tot de conclusie dat de kosten in 2014 ad € 84 miljoen uit hoofde van PGO-contracten en verantwoord als kleinschalig onderhoud, juist zijn verantwoord.

Het onderzoek naar de rechtmatigheid van de PGO bestedingen rondt ProRail in aansluiting op eerdere jaren af in mei. Voor komend jaar adviseren wij ProRail deze werkzaamheden uiterlijk eind februari af te ronden.

Overige opmerkingen

Schattingen algemeen

ProRail constateert dat het eigen schattingsproces gedurende het jaar nog niet op het gewenste niveau is geweest. In het vierde kwartaal en tijdens het opmaken van de jaarrekening zijn voorzieningen alsnog getoetst en waar nodig aangepast.

Wij hebben de schattingen per 31 december 2014 getoetst en concluderen dat de voorzieningen binnen de bandbreedte zijn bepaald, doch aan de bovenkant van de bandbreedte. Dat betekent dat ProRail voorzichtig is en daarmee de voorziening binnen de aanvaardbare bandbreedte eerder te hoog dan te laag is.

Ook zijn wij van oordeel dat de kwaliteit van de toelichting van de belangrijkste schattingen in de jaarrekening toereikend is en verbeterd ten opzichte van 2013.

Vanaf komend boekjaar toetst ProRail per kwartaal de belangrijkste schattingen.

Overige opmerkingen

Significante schattingen

Waardering materiële vaste activa

De materiële vaste activa worden na stelselwijziging gewaardeerd tegen historische uitgaafprijs onder aftrek van afschrijvingen. Onder de materiële vaste activa zijn die activa opgenomen, waarvan ProRail het economisch eigendom heeft. ProRail activeert de uitgaven voor de aanleg en vervanging, tenzij de uitgaven ondoelmatig zijn of onvoldoende direct toerekenbaar zijn aan het betreffende actief.

ProRail veronderstelt dat het economisch eigendom van een object bij ProRail ligt, zolang er onduidelijkheid is over het economisch eigendom. Dit geldt in een enkel geval. Tevens veronderstelt ProRail dat de uitgaven activeerbaar zijn.

In 2014 heeft ProRail controles uitgevoerd op de werken in constructie om vast te stellen dat alle niet activeerbare investeringen ten laste van het resultaat zijn gebracht met gelijktijdige vrijval van de gerelateerde investeringsbijdrage. Tevens is vastgesteld dat het risico beperkt is dat projecten onterecht als economisch eigendom ProRail zijn aangemerkt.

De (gemiddelde) gebruiksduur wordt bepaald voor groepen van gelijksoortige activa. Diverse objecten binnen een groep zijn echter onderhevig aan een verschillende bodemgesteldheid en gebruiksintensiteit. Het gebruik van gemiddelden leidt tot een te korte of te lange gebruiksduur voor een individueel object, waardoor boekverliezen of buiten afschrijving geraakte activa kunnen ontstaan.

ProRail heeft in 2014 de gebruiksduren geanalyseerd op basis van een toets door deskundigen, de beoordeling van plannen en besluiten en heeft geconcludeerd dat de gebruiksduren juist zijn.

De werkzaamheden van ProRail hebben wij getoetst en wij kunnen ons vinden in de inschattingen

Stelposten

Op het moment van opmaken van de jaarrekening zijn nog niet alle inkoopfacturen ontvangen met betrekking tot geleverde prestaties in 2014.

Zoals opgenomen in het controleplan onderkennen wij een significant risico dat de geleverde prestaties te hoog worden verantwoord als gevolg van de bestedingsdruk. Bij de uitvoering van onze werkzaamheden hebben wij rekening gehouden met dit verhoogde risico.

Per jaareinde heeft ProRail de juiste en volledige onderbouwing van de stelposten getoetst. Indien nodig zijn maatregelen genomen of zijn stelposten geweigerd.

Wij hebben de totstandkomingsprocedure van de stelposten per jaareinde beoordeeld en deelwaarnemingen verricht op de juiste onderbouwingen van de stelposten. Tevens hebben wij het risico besproken met de Directeur Financiën.

Op basis van het geheel van onze werkzaamheden kunnen wij ons verenigen met de uitkomsten.

Toelichting belangrijkste uitkomsten

Significante schattingen

Op basis van de evaluatie van het proces constateert ProRail dat de wijze waarop de stelposten worden bepaald aangepast dient te worden. Het is een tijdrovend proces, waarbij de kwaliteit van de onderbouwing in sommige gevallen ontoereikend is. ProRail overweegt voor komend jaar een top-down benadering te hanteren en tevens gebruik te maken van de mogelijkheden van SAP voor het boeken van prestatieverklaringen.
Wij adviseren ProRail het proces tijdig uit te werken en de opzet door Corporate Audit te laten toetsen.

Dekking algemene kosten MIRT projecten

ProRail heeft specifieke afspraken met het ministerie over de vergoeding van algemene kosten en die kunnen in hoofdlijnen afhankelijk zijn van de begrote (AK-nieuw) of gerealiseerde bouwkosten (AK-oud). De werkelijke kosten kunnen afwijken van de vergoeding voor algemene kosten. Een eventueel tekort wordt gedekt vanuit het resultaat (projectvoorziening).

Voor AK-oud heeft ProRail de verwachting dat zij over alle afgesloten en lopende projecten een tekort realiseert van € 50 miljoen ten opzichte van € 56 miljoen ultimo 2013. Als gevolg hiervan is een bedrag van € 6 miljoen ten gunste van het resultaat gekomen. Voor VleuGel is een tekort geprognosticeerd van € 20 miljoen.

Voor AK-nieuw heeft ProRail op afgesloten projecten per saldo een positief resultaat gerealiseerd van € 36 miljoen als gevolg van de subsidievaststelling voor de Hanzelijn. Dit saldo is hoger dan de afgesproken bandbreedte met het ministerie, waardoor het risico bestaat dat het geld terug betaald moet worden en als verplichting verantwoord dient te worden.

Voor de lopende projecten verwacht ProRail een tekort van € 36 miljoen, waarbij rekening is gehouden met aanvullende subsidiebeschikkingen ad € 14 miljoen.

Wij hebben de inschattingen van de directie getoetst en achten deze aanvaardbaar.

Wij benadrukken het belang om met het ministerie overeenstemming te bereiken over de financiering van het tekort van AK-oud en het verkrijgen van formele toestemming van het ministerie dat het saldo van de lopende AK nieuw projecten boven de afgesproken bandbreedte komt.

Voor komend jaar is ProRail voornemens per kwartaal een toets uit te voeren op de kwaliteit van de prognose van het voorgaande kwartaal.

Vooruit ontvangen inzake onderhoud en vernieuwing

In 2014 heeft ProRail de in het verleden vooruit ontvangen bedragen voor onderhoud en vernieuwing in detail geanalyseerd op basis van onderliggende documentatie. ProRail heeft in 2014 definitief besloten tot een vrijval in geval geen sprake is van een verband met een bestaand object en als gevolg hiervan is € 9 miljoen vrijgevallen. Tevens heeft in overeenstemming met eerdere jaren een toetsing plaats gevonden op de toereikendheid van de ontvangen bedragen voor toekomstige vervanging. Dit heeft geleid tot een vrijval van € 9 miljoen. De totale vrijval bedraagt daarmee € 18 miljoen.

Toelichting belangrijkste uitkomsten

Significante schattingen

Voor een resterende populatie met een waarde van € 8 miljoen vindt volledigheidshalve een onderzoek plaats naar het bestaan van het object.

Tevens heeft ProRail een analyse uitgevoerd op de toereikendheid van de jaarlijkse vergoedingen voor onderhoud. Uit de analyse is gebleken dat per contract sprake kan zijn van te hoge of te lage vergoedingen, maar dat over het geheel de vergoeding toereikend is. Met het ministerie vindt in 2015 nader overleg plaats over de gehanteerde systematiek

Overige voorzieningen

De post voorzieningen in de jaarrekening bestaat uit jubileum, claims en reorganisatievoorziening. Tevens heeft ProRail een voorziening voor vorderingen, inclusief schades (€ 11 miljoen).

In 2014 zijn de volgende bedragen vrijgevallen ten gunste van het resultaat:

Voorziening claims	€ 7 miljoen
Reorganisatievoorziening 1 in finance	€ 3 miljoen

De vrijval claims heeft voornamelijk betrekking Groutankers en Zwolle Spoort. Oorzaak is dat het specifieke casussen betreffen met een politieke dimensie, waardoor schattingsonzekerheid hoger is. Zoals aangegeven zijn de voorzieningen van ProRail aan de bovenkant van de bandbreedte bepaald.

Corporate governance, interne beheersing en jaarverslag

Corporate governance en interne beheersing

Algemeen

Algemeen

In onze managementletter 2014 hebben wij u in detail geïnformeerd over de kwaliteit van de interne beheersing.

In zijn algemeenheid is de interne beheersing van toereikend niveau voor de controle van de jaarrekening. Daarbij houden wij rekening met de omvangrijke door ProRail uitgevoerde aanvullende interne controlewerkzaamheden en de door ons uitgevoerde detailcontroles.

Financiële projectbeheersing

De inrichting van de projectorganisatie wordt op dit moment nader vormgegeven. Door middel van diverse verbeteracties zijn in 2014 op de basisprocessen (bijvoorbeeld aanbestedingen, VTW en personeel) verbeterslagen doorgevoerd, waardoor de basis meer op orde is gekomen. Deze doorgevoerde verbeteringen zijn uitgangspunt voor de doorontwikkeling van projectcontrole naar project control. De verschillende verbeteracties worden op moment van schrijven herijkt, alsook wordt de inrichting van controllersfunctie geëvalueerd. Door middel van zogenaamde ontwerptafels wordt door een top-down herinrichting van vier benoemde pijlers van financiële projectbeheersing (key controls, organisatie, ICT en mens) het projectbeheer opnieuw ingericht.

Kwaliteit prognose en gebruik rapportages

ProRail heeft een interne analyse uitgevoerd op het verschil tussen de prognose per eind september 2014 en de realisatie per eind december. Op basis van deze analyse heeft ProRail geconstateerd dat de kwaliteit van de prognose verbetert dient te worden. Over de gewenste maatregelen is in de 4e kwartaalrapportage aan het ministerie gerapporteerd. Wij benadrukken het belang van het verbeteren van de kwaliteit van de prognose en het implementeren van de beoogde maatregelen.

Bij het uitvoeren van financiële analyses maken medewerkers gebruik van eigen rapportages uit de IT-systemen in plaats van standaardrapportages. Als gevolg van het feit dat de bronnen van deze data, alsmede de interpretatie van deze data, door verschillende gebruikers, anders kan zijn, is een consistente rapportage van kengetallen en stuurinformatie niet gewaarborgd. Tevens leidt dit tot een minder effectief en efficiënt proces. Voor 2015 streeft ProRail naar uniforme en standaardrapportages. Wij onderschrijven deze ontwikkeling.

Fiscaliteit

ProRail heeft de fiscale positie bepaald ten aanzien van de btw, vennootschapsbelasting en de loonbelasting. Wij hebben de beheersing van de fiscale risico's in opzet beoordeeld en de uitkomsten op 17 februari 2015 met ProRail gedeeld. Op basis van deze beoordeling onderkennen wij geen significante risico's, die in de jaarrekening verwerkt behoren te worden

Onze belangrijkste aanbevelingen betreffen:

- Vastlegging van het Tax Control Framework in een centraal document met omschrijving van fiscale functie, fiscale risico's en beheersing/controle.
- Nader uitwerken van periodieke monitoring van fiscale functie, fiscale risico's en beheersing/controle en met de Belastingdienst afstemmen:
  - op welke wijze de werking van de beheersing/controle getoetst gaat worden; en
  - op welke wijze de uitkomsten van deze toets gecommuniceerd gaan worden met de Belastingdienst.
- Vaststellen van risicobereidheid inzake inlening van personeel (door aannemers).

Corporate governance

Bestuursverklaring

Bij de vorige jaarafsluiting heeft intensief overleg plaatsgevonden over de reikwijdte en formulering van het "in control statement" (de bestuursverklaring volgens de Nederlandse corporate governance code).

Bij de jaarafsluiting 2013 is door ProRail een aantal conclusies getrokken:

- Bij de formulering van het "in control statement" is rekening gehouden met de inhoud van de Management Verklaring Risicomanagement (MVRM) zoals die door de afdelingsverantwoordelijkheden zijn verstrekt. Tevens wordt rekening gehouden met de bevindingen uit de rapportages van Corporate Audit en EY.
- ProRail heeft de door EY uitgevoerde detailcontroles in het kader van de jaarrekeningcontrole als onderdeel van haar eigen interne beheersing beschouwd. Er is geconcludeerd dat dit structureel geen wenselijke situatie is en dat de interne beheersing van ProRail naar een dusdanig niveau moet dat die zodanig functioneert dat de directie op grond van de eigen interne beheersing met een redelijke mate van zekerheid kan verklaren dat de financiële rapportages geen fouten van materieel belang bevatten.
- De MVRM's bevatten vragen die toezien op risico's in vier categorieën (in aansluiting op COSO ERM): strategie, operatie, rapportage en compliance. De onderbouwing van de gegeven antwoorden behoefde verbetering en de relatie tussen de uitkomsten van de MVRM's en de passage over risicomanagement in het directieverslag inclusief het "in control statement" van de directie moest nadrukkelijker gelegd worden. Daarbij rekening houdend met het feit dat het in control statement zoals opgenomen in de jaarrekening alleen toeziet op de beheersing op het domein rapportage.

Met het aantreden van de vorige financieel directeur a.i. is het bewustzijn van het belang van het in control statement binnen de organisatie significant toegenomen.

De afweging van de uitkomsten van de MVRM's vindt thans nadrukkelijker plaats en in aanvulling op de MVRM's is aan afdelingsverantwoordelijken gevraagd een interne bevestiging te ondertekenen gebaseerd op de bevestigingsbrief die de directie aan ons als accountant verstrekt.
Dit verzoek past in de eerdere schets van de organisatie in beweging: van aannemen dat zaken goed zijn gegaan naar toetsing of zaken goed gaan.
De onderbouwing van de antwoorden in de MVRM's blijft een belangrijk aandachtspunt. Bovendien blijkt - in lijn met onze visie en die van de directie - uit de MVRM's en de interne bevestigingen dat de doelstelling van risicomanagement (op beheerste wijze behalen van de bedrijfsdoelstellingen) nog niet is bereikt en dat het eenduidig beleggen en nemen van verantwoordelijkheid belangrijke aandachtspunten zijn.

Het verhoogde rapportagerisico dat is gedefinieerd als één van de toprisico's heeft mede door de vacante posities en wisselingen aan de top ook in 2014 bestaan. In het in control statement is daar, na onderling overleg tussen EY en ProRail, op passende wijze aandacht aan besteed door aan te geven dat aanvullende detailcontroles hebben plaatsgevonden.

De reikwijdte van het in control statement is vergelijkbaar met dat in eerdere jaren (rapportage). Gezien de taken en verantwoordelijkheden van ProRail zijn wij van mening dat een in control statement op alle vier de categorieën van COSO passend zou zijn.

Fraude

Fraude en integriteitsbeleid

Inleiding

Het belang van een adequaat functionerende interne beheersing ter mitigatie van frauderisico's en een passend integriteitsbeleid is evident. Tijdens onze controle hebben we aandacht besteed aan:

- opvolging onderzoeken ten tijde van jaarrekeningcontrole 2013
- klokkenluidersmeldingen 2014
- functioneren van het fraudebeleid

Onderzoeken ten tijde van jaarrekeningcontrole 2013

Op basis van de conclusies uit het concept onderzoeksrapport van PwC zijn door ProRail vervolgacties ingezet. Die acties zijn nog niet volledig afgerond. De openstaande acties zijn:

- Afwikkeling arbeidsrechtelijke aspecten van de geïdentificeerde verdachten.
- Analyse van de mogelijkheden tot civielrechtelijk verhaal op de verdachten, vermoedelijk gereed in 2015.

De mogelijke uitkomsten van de bovenstaande acties beschouwt ProRail als niet materieel voor de financiële verantwoording. De maatregelen om herhaling te voorkomen maken onderdeel uit van lopende verbeterprogramma's. Wij zijn het daar mee eens.

Het specifieke fraudeonderzoek heeft vorig jaar een vervolg gekregen met een onderzoek met breed compliance perspectief. Daaruit is een lijst met detailtransacties gekomen die verder door ProRail geanalyseerd moest worden. De afwikkeling heeft gedurende 2014 onvoldoende voortgang gehad en vindt nu in 2015 plaats. Gezien de uitgevoerde data-analyse in het kader van de jaarrekeningcontrole en gegeven andere uitgevoerde detailcontroles achten wij het risico voor de jaarrekening beperkt.

Klokkenluidersmeldingen

In 2014 zijn er drie meldingen geweest bij vertrouwenspersonen. De eerste melding is onder verantwoordelijkheid van de Stuurgroep Fraude in behandeling genomen. Nadat uit onderzoek bleek dat er geen verband is met het brede onderzoek, is het onderzoek onder de verantwoordelijkheid van het lijnmanagement en HRM gebracht. ProRail heeft geconcludeerd dat de twee latere meldingen verband houden met dezelfde vermoede misstanden. Wij constateren dat ProRail de meldingen heeft opgevolgd, maar dat de opvolging afwijkt van de geldende voorschriften. Ook de documentatie van de afwikkeling verdient verbetering, alsmede de conclusievorming specifiek op de consequenties voor de financiële verantwoording. Gezamenlijk met ProRail zijn wij van mening dat de onderhavige meldingen op basis van de huidige inzichten niet leiden tot materiële effecten voor de jaarrekening en subsidieverantwoording. Ons is medegedeeld dat in 2015 één melding heeft plaats gevonden.
Naar aanleiding hiervan is het onderzoek naar de vaststellingsovereenkomsten uitgevoerd. Zie hiervoor pagina 24.

Fraude

Fraude en integriteitsbeleid

Onderzoek aanbesteding PGO

Op instigatie van de raad van commissarissen en mede naar aanleiding van signalen uit de organisatie heeft een extern onderzoek plaatsgevonden naar de aanbesteding en specifiek de prijsvorming van de in 2014 gegunde contracten PGO. Eerder is geconstateerd dat de gunning daarvan niet compliant is met wet-en-regelgeving maar dat ProRail moverende redenen heeft om af te wijken.

De voorlopige uitkomsten van het onderzoek tonen aan dat er geen signalen zijn die wijzen op persoonlijke bevoordeling van betrokkenen. De volgende aspecten krijgen nog opvolging:

- De looptijd van de contracten is gedurende het traject gewijzigd van 3,5 jaar naar 10 jaar met als gevolg een langere periode van non-compliance voor ProRail.
- Er bestaat nog onduidelijkheid over een prijsverschil van € 3 miljoen tussen de berekeningen van AKI en de werkelijke contracteringsprijs.
- Het verstrekken van vrijwaringsbewijzen aan ProRail medewerkers.

Daarnaast lijken er aanwijzingen te zijn dat aannemers bewust gebruik maken van hun informatievoorsprong ten opzichte van ProRail met betrekking tot de staat van de activa. De verbeterslagen die ProRail maakt en nog gepland heeft voor een betrouwbaar(der) activaregister dragen bij aan het verkleinen van deze informatie asymmetrie.

Vaststellingsovereenkomsten

Naar aanleiding van de klokkenluidersmelding (p. 23) heeft ProRail een onderzoek uitgevoerd naar de totstandkoming van vaststellingsovereenkomsten in 2014.

Het onderzoek heeft duidelijk gemaakt dat het proces van totstandkoming van vaststellingsovereenkomsten niet effectief is en dat verbetering noodzakelijk is.

De uitkomsten zijn geëvalueerd ten behoeve van de jaarrekening 2014 en op basis daarvan is geconcludeerd dat nader onderzoek nodig is voor definitieve bepaling van de verwerking. Wij kunnen ons gezien de huidige onzekerheid en de omvang van de bedragen vinden in het gekozen standpunt.

Functioneren van het fraudebeleid

Met de financieel directeur hebben wij in detail besproken welke verbeteringen wij zien en noodzakelijk achten voor een beter functionerend fraudebeleid in aanvulling op het in opzet toereikende beheersingsraamwerk.
Het betreft:

- Continue aandacht voor fraude en integriteit, bijvoorbeeld door middel van nieuwsbrieven, dilemmasessies, trainingen.
- Intensiveren screening procedures inclusief aandacht voor leveranciers en de maatregelen van leveranciers bij het inschakelen van onderaannemers.
- Structureel inbedden van "harde" beheersmaatregelen, zoals periodieke uitvoering van data-analyse gericht op gebieden met verhoogd frauderisico.
- De verantwoordelijkheid van Corporate Audit bij de opvolging van de meldingen en vervolgacties van het onderzoek inregelen.
- Opstellen van een responsplan waarin onder meer de verantwoordelijkheden voor de afhandeling van incidenten, de wijze van onderzoek en eventuele disciplinaire maatregelen zijn opgenomen.
- Afwegen op welke wijze invulling wordt gegeven aan signalen uit de organisatie die niet formeel als klokkenluidersmelding kwalificeren.

Het jaarverslag

Uw jaarverslag bestaat onder andere uit: het verslag van het bestuur, het verslag van de raad van commissarissen, GRI en de verklaring inzake corporate governance. In het kader van onze controle beoordelen wij deze onderdelen van het jaarverslag.

Op basis van onze beoordeling van het concept jaarverslag zijn de volgende punten toereikend aangepast:

- De wijze waarop de raad van commissarissen in afgelopen jaar het bestuur heeft ondersteund, waaronder een gedelegeerd commissaris;
- De beschrijving van de opzet en werking van de interne risicobeheersings- en controlesystemen met betrekking tot de voornaamste risico's in het boekjaar;
- De beschrijving van eventuele belangrijke tekortkomingen in de interne risicobeheersings- en controlesystemen die in het boekjaar zijn geconstateerd, welke eventuele significante wijzigingen in die systemen zijn aangebracht, welke eventuele belangrijke verbeteringen van die systemen zijn gepland en dat één en ander met de auditcommissie en de raad van commissarissen is besproken;
- De beschrijving en onderbouwing van het "in control" statement;
- De beschrijving van de samenstelling en vergaderingen van de RvC commissies;
- De toelichting van de bezoldiging van het bestuur;
- Toelichting op de onevenwichtige verdeling van de zetels van het bestuur en de raad van commissarissen tussen mannen en vrouwen, inclusief de inspanningen in 2015 en verder om tot een evenwichtige verdeling te komen.

Assurance rapport bij het jaarverslag

ProRail heeft ons gevraagd om naast de controle van de jaarrekening, ook assurance te geven (beperkte mate van zekerheid) bij het jaarverslag over 2014. In ons rapport geven wij de reikwijdte van onze werkzaamheden weer.

De geconstateerde bevindingen heeft ProRail gecorrigeerd in het jaarverslag. De overige bevindingen rapporteren wij separaat aan de directie.

Wij verwachten een goedkeurend oordeel te geven bij het jaarverslag op basis van de GRI-normen.

Ambitie verhogen betrouwbaarheidsniveau

ProRail heeft de ambitie de betrouwbaarheid van de KPI's te verhogen. Een belangrijke randvoorwaarde hiervoor is dat de IT General Controls (hierna: "ITGCs" en bestaande uit toegangsbeveiliging, wijzigingenbeheer en back up & recovery procedures), voor de belangrijkste IT-systemen aantoonbaar effectief functioneren.

Op verzoek van de directie hebben wij een onderzoek uitgevoerd naar een aantal IT-systemen dat van belang is voor de totstandkoming van KPI's. De belangrijkste conclusie uit dit onderzoek is dat nog niet van alle KPI-gerelateerde systemen de ITGCs in opzet en werking effectief zijn.

Dat is wel noodzakelijk om tot een goedkeurende controleverklaring te kunnen komen.

Bijlagen

Vooruitblik 2015

Bijlage 1

LTSa en beter en meer

ProRail richt zich de komende jaren op het realiseren van de doelstellingen uit de Lange Termijn Spooragenda. Hierbij werkt ProRail intensief samen met NS in het programma "Beter en Meer" (eerst beter dan meer) en intensiveert ProRail de alliantie met Rijkswaterstaat.

Beheerconcessie

De beheerconcessie voor 2015 en volgende jaren is opgesteld in aansluiting met de LTSa. In de nieuwe concessie positioneert het ministerie zich meer dan in de voorgaande als de verantwoordelijke voor scherpe sturing en regie op de realisatie van de doelen in de LTSa.

Corporate Audit ProRail doet nu onderzoek naar de mate waarin ProRail in staat is de vereisten van de beheerconcessie na te leven.

Samen met NS ontwikkelt ProRail KPI's, die vervolgens worden opgenomen in een online dashboard, waarmee de samenhang tussen LTSa, de strategie en de waardeketens van ProRail wordt geborgd.

Met de toenemende invloed van het ministerie op ProRail lijkt een oude discussie weer actueel te worden. Het gaat daarbij om de vraag of ProRail de materiële vaste activa op haar balans moet c.q. mag opnemen.
Deze discussie staat bekend als de principaal/agent discussie. Hierover is met de heer De Boer van gedachten gewisseld waarbij onze gezamenlijke conclusie is dat - gegeven de aard van de verantwoordelijkheden die Prorail heeft - de materiële vaste activa op de balans van ProRail zouden moeten blijven staan.

Indien onverhoopt in 2015 accounting technisch een andere conclusie zou moeten worden getrokken, ligt het in de lijn der verwachting aan het ministerie te verzoeken te bevestigen dat de activa op de balans van ProRail behoren te worden verantwoord. Dit wordt in 2015 nader onderzocht en afgestemd op basis van de feiten en omstandigheden.

Doorlichten financiële reeksen BOV

De verwachte beheerkosten in de periode 2014 tot en met 2028 van ProRail overstijgen de voor die periode beschikbare middelen van het ministerie. Het ministerie en ProRail hebben in 2014 workshops gehouden gericht op de vraag hoe de tekorten op te lossen.
In navolging hierop vindt een doorlichting van de reeks plaats door een door het ministerie ingehuurde externe partij.

Aanbesteding ERTMS

ProRail bereidt samen met het ministerie en NS de implementatie van ERTMS vanaf 2016 voor. Het project wordt naar verwachting afgerond in 2030 en het totale ERTMS budget bedraagt € 2,5 miljard. Het ministerie heeft het project de status van "groot project" gegeven. De afspraken tussen de partners zijn vastgelegd in een samenwerkingsconvenant. ProRail kan de werkelijke kosten van de voorfase declareren, zolang deze binnen het voor die fase overeengekomen budget passen.

Controleprotocol

Samen met ProRail hebben wij overleg met het ministerie over het controleprotocol bij de subsidiebeschikking 2015. Onderdeel van dat overleg is onze wens het rapport bij de KPI's te laten vervallen en voortaan aan te sluiten op onze werkzaamheden bij het GRI verslag.
Tevens vindt aanpassing van formuleringen plaats in lijn met de ontwikkelingen binnen het accountantsberoep.

Controleproces, aanvaardbaarheid grondslagen, onafhankelijkheid

Bijlage 2

Uitsluitend bestemd voor gebruik door directie en raad van commissarissen en mag zonder onze toestemming niet voor andere doeleinden worden gebruikt.

Stukken zijn uitsluitend bestemd voor gebruik als bijlage bij de brief van H. Alders d.d. 12 oktober 2015 en mogen niet door anderen worden gebruikt.

Controleproces

De controle is uitgevoerd in aansluiting op de d.d. 27 mei 2014 aan ons verstrekte opdracht. Aansluitend hebben wij ons controleplan (d.d. 15 september 2014) besproken met de directie en de audit commissie.

Zoals opgenomen in dit verslag hebben wij ten opzichte van het plan onder andere intensievere werkzaamheden uitgevoerd met betrekking tot de totstandkoming 'in control' statement, PGO-onderzoek, voorschotten, stelselwijziging en opvolging fraudemeldingen. Dit heeft geleid tot een significant hogere urenbesteding. Zie hiervoor de specificatie van de urenbesteding.

Er waren geen belemmeringen bij de uitvoering van onze werkzaamheden. Er bestaan geen verschillen van inzicht tussen ons en de directie waar het betreft de jaarrekening. De gehanteerde uitgangspunten bij de opstelling van schattingen hebben wij akkoord bevonden.

Aanvaardbaarheid grondslagen

De gehanteerde grondslagen voor de waardering en de resultaatbepaling zijn aanvaardbaar. Behoudens de stelselwijziging voor de materiële vaste activa zijn de grondslagen consistent met die van 2013. De periode waarin transacties zijn verantwoord is juist. De toelichtingen in de jaarrekening zijn juist en volledig.

Wij onderkennen de volgende grondslagen als de meest significante voor de jaarrekening van ProRail:

- Waardering materiële vaste activa
- Verantwoording en bepaling van subsidiebaten
- Presentatie en toelichting bezoldiging bestuurders

Onafhankelijkheid

EY is als organisatie onafhankelijk van ProRail. Ook de individuele teamleden zijn onafhankelijk.

Daar waar sprake is van langdurige betrokkenheid van teamleden bij de controle zorgen wij tijdig voor vervanging (in 2015 worden Jaap de Jong en Lieke Verstegen vervangen).

De aard en omvang van niet-controlewerkzaamheden is gering, passend binnen de voor ProRail geldende regelgeving (ProRail kwalificeert niet als Organisatie van Openbaar Belang) en in voorkomende gevallen stemmen wij dergelijke werkzaamheden af met de audit commissie.

Er is geen sprake van het verstrekken of aanvaarden van giften en geschenken door de EY organisatie en de betrokken teamleden.

Urenbesteding

Wij hebben, conform onderstaand overzicht, 3.915 uur aan de controle 2014 besteed. Dat is 1.863 meer dan de oorspronkelijke schatting.

Overzicht van uren controle (geconsolideerde) jaarrekening	Ingeschatte uren	Gerealiseerde uren
partner/director	212	360
(senior) manager	586	1.260
overige teamleden	1.254	2.295
Urenbesteding totaal	2.052	3.915*

* Inclusief inschatting uren voor de afronding van de controle (107 uur).

Uitsluitend bestemd voor gebruik door directie en raad van commissarissen en mag zonder onze toestemming niet voor andere doeleinden worden gebruikt.

Overzicht kosten van de dienstverlening 2014

Bijlage 3

Stukken zijn uitsluitend bestemd voor gebruik als bijlage bij de brief van H. Alders d.d. 12 oktober 2015 en mogen niet door anderen worden gebruikt.

Overzicht kosten van de dienstverlening 2014	Kosten 2014 door Ernst & Young Accountants LLP	Kosten 2014 overig netwerk EY	Totaal kosten 2014 EY	Totaal kosten 2013 EY
Kosten van de controle				
Controle van de jaarrekeningen en subsidie kapitaallasten en onderhoud	545	0	**545**	373
Kosten van met de controle samenhangende werkzaamheden:				
Verantwoording MIRT bijdragen	435	0	**435**	450
Verantwoording van derden ontvangen bijdragen	277	0	**277**	289
Verantwoording FENS	18	0	**18**	29
Werkzaamheden ingevolge het controleprotocol I&M	87	0	**87**	86
Ondersteuning audit ITGC's SAP	0	28	**28**	24
Controleerbare en betrouwbare totstandkoming KPI's	30	0	**30**	69
Assurance werkzaamheden inzake het GRI G4 jaarverslag	50	0	**50**	0
CO2 footprint	11	11	**11**	12
Ondersteuning financiële projectbeheersing	50	0	**50**	293
Gebruiksvergoeding	0	8	**8**	20
Quality assurance activaregister	0	0	**0**	46
GRI readiness	0	0	**0**	116
Validatie LCM-tool	0	0	**0**	78
Kosten van alle overige dienstverlening				
Verbetertraject periode afsluiting	0	80	**80**	0
BI rapportages	0	0	**0**	**373**
Totale kosten	1.503	127	**1.630**	**2.258**